

## Transportstyrelsens promemoria Utredning av säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar

VTI har granskat Transportstyrelsens rapport ”Utredning av säkerhetshöjande åtgärder för korta dragbilar” (Dnr TSG 2018–4050).

VTI:s slutsats är att Transportstyrelsens rapport inte presenterar tillräckligt underlag som stöder den föreslagna regleringen eller visar på dess effektivitet. Vidare kommer den föreslagna regleringen att förhindra svenska ekipage med bruttovikt över 40 ton där en tvåaxlig dragbil är dragfordon från att köra på vägar med vinterväglag.

VTI stöder Transportstyrelsens rekommendation att Sverige fortsätter att medverka i det internationella arbetet av ECE-reglemente 13 om tekniska krav på bromsar på tunga fordon samt i det internationella arbetet med rådets direktiv 96/53/EG om högsta tillåtna mått och vikter på fordon i internationell trafik.

Simuleringsstudien utförd av VTI och som Transportstyrelsen refererar till syftade till att jämföra prestandan mellan korta och långa dragbilar i Sverige. Med korta dragbilar avses tvåaxliga dragbilar med relativt kortare hjulbas där kopplingsavståndet är maximalt 4,5 meter mätt från fordonets framkant. Resultaten visar att enbart dragbilens hjulbas inte har någon betydande inverkan på ekipagets prestanda, och att kortare dragbilar inte är farligare ur ett konstruktionsperspektiv. De fördelningar av bruttovikten som föreslås i de två kraven i regleringen undersöktes inte specifikt i VTI-studien så den kan inte redovisa de exakta fordonsdynamiska effekterna av den föreslagna regleringen.

Emellertid inkluderade VTI-studien ett antal olika lastförhållanden och där en dragbil med högre last på drivaxeln presterade bättre. Men ett ekipage med tvåaxlig dragbil och påhängsvagn som är lagligt lastad till 40 ton kommer alltid att uppfylla punkt 2 i Transportstyrelsens föreslagna reglering. Detta eftersom lasten på påhängsvagnens axlar inte kan vara mer än 24 ton på grund av regleringen för maximal last avseende trippelaxel i Sverige. Den föreslagna regleringen kan således enbart förhindra bristfällig lastfördelning hos ekipage som är tungt lastade men inte till den maximalt tillåtna bruttovikten på 40 ton. VTI-studien inkluderade inte sådana exempel.

Sambandet mellan den föreslagna regleringen och förbättrad säkerhet för korta dragbilar är oklar. En motivering till det andra kravet i den föreslagna regleringen är att det appliceras i Danmark och Norge. Norge är dock ett land som har rapporterat frekventa problem med korta (europeiska) dragbilar. När det gäller det första kravet har korta - oftast europeiska - dragbilar en högre drivaxelbelastning jämfört med i allmänhet längre svenska dragbilar. Detta ifrågasätter relevansen av den föreslagna regleringen som svar på regeringsuppdraget, eftersom korta dragbilar med påhängsvagn och maximal bruttovikt på 40 ton inte kommer att påverkas särskilt av den föreslagna regleringen enligt vår tolkning.

Emellertid kommer inga 64 tons ekipage med tvåaxlig dragbil att uppfylla den föreslagna förordningen - i huvudsak på grund av legala begränsningar i drivaxelbelastningen och den totala belastningen på ett tvåaxlat dragfordon. Den föreslagna förordningen kommer därför att orsaka hinder för svenska ekipage där en tvåaxlig dragbil är dragfordon i vanligt förekommande tunga fordonståg med tillåtna bruttovikter på 64 ton.

Transportstyrelsens utredning av olyckor rapporterade av räddningstjänst stödjer inte heller den föreslagna regleringen, eftersom den presenterade statistiken visar att incidenter där dragbilar fastnar på en väg på grund av för lågt drivaxeltryck är ovanliga i Sverige.

Den analys av polisrapporterade olyckor i Strada som VTI utfört visade att en större andel av det totala antalet rapporterade olyckor med utländska lastbilar har skett på vinterväglag, jämfört med svenska ekipage. Den största skillnaden förekommer i singelolyckor där 38,8 procent av singelolyckor med utländska lastbilar har skett på vinterväglag jämfört med singelolyckor med svenska lastbilar (26,1 procent) och 3-axliga dragbilar (22 procent). Även för 2-axliga svenska dragbilar har en stor andel av singelolyckorna inträffat på vinterväglag (30,2 procent), men det rör sig om relativt få olyckor.

Gällande utländska lastbilar så finns det i Strada inga uppgifter om vilken typ av lastbil eller dragbil som var inblandad. Men observationsstudier visar att av de utländska lastbilar som kör transporter i Sverige så antas uppemot 90 procent vara dragbilar med påhängsvagn, varav omkring två tredjedelar är 2-axliga dragbilar. Det betyder att 60% av transporter med utländska fordon sker med tvåaxliga dragbilar. Om man även antar att 60% av de olycksinblandade utländska lastbilarna var tvåaxliga så skulle det kunna indikera att tvåaxliga dragbilar har problem vid vinterväglag. Det här antagandet går dock inte att bekräfta. Det finns dessutom fler faktorer som kan ha bidragit som till exempel dåliga däck, förarens oerfarenhet av vinterväglag, eller ett pressat körschema som gör att föraren kör i alla väder och väglag. Men inte heller dessa faktorer finns det någon kännedom om genom Strada.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Senior forskare Jesper Sandin har varit föredragande. I handläggningen har också seniora forskarna Sogol Kharrazi och Fredrik Bruzelius samt forskningsingenjör Bruno Augusto och forskningsledare Mattias Hjort deltagit.

Tomas Svensson  
Generaldirektör